SBÍRKA PŘEDNÁŠEK
pořádaných
ČESKOU SPOLEČNOSTÍ NÁRODOHOSPODÁŘSKOU
v období 1937—38.

XXI.

Hospodářské poměry v Jihoafrické Unii.

Přednesl
A. BLAHOVSKÝ
ve schůzi společnosti dne 21. dubna 1938
v Praze.

CENA Kč 5·50.

V PRAZE 1938.

Nákladem České společnosti národohospodářské
Tiskem knihtiskárny „Impressa“ Praha II.
V komisi knihkupectví Fr. Řivnáče, Praha-Příkopy 24.

OBSAH:

ČÁST VŠEOBECNÁ.

Pro odlehlost Jihoafrické Unie a pro nedostatek zpráv o ní má průměrný Evropan jenom dosti matné představy o tomto dílu světa. Pro bližší porozumění tamních hospodářských, sociálních a kulturních poměrů považuji proto za účelno předeslati několik všeobecných dat, která osvětlí tamní od evropské tak odlišnou situaci.

První autentickou zprávu o Jižní Africe nacházíme u Herodota, který píše, že egyptský král Necho vypravil asi v r. 600 p. Kr. z Rudého Moře loďstvo s foenickými lodníky, aby obepluli Afriku. Svého úkolu se s úspěchem shostili a po dvou letech propluli branami Herkulovými.

Z evropských národů přísluší Portugalcům čest, že otevřeli cestu do Jižního Atlantického Oceanu a do Indického Oceanu. V r. 1486 dosáhl Bartoloměj Diaz břehů jihoafrických dvěma loďmi po 50 tunách. Byv vzpourou námořníků donucen k návratu, spatřil na zpáteční cestě „Cabo Tormentoso“ (Mys Bouřlivý), kteréžto jméno bylo později přeměněno na Mys Dobré Naděje. Jedenáct let později (roku 1497) přistál Vasco da Gama na březích dnešního Natalu o vánočních svátcích a pokračoval v cestě do Indie. Po skoro 100 let zůstala cesta kolem Jižní Afriky do Indie výhradně v držení Portugalců. Koncem 16. století počali Hollanďané soutěžiti s Portugalci na cestě do Indie a větší zdatností a loďmi k boji a k manévrování lépe přizpůsobenými Portugalce konečně úplně vytlačili.

Lodi pod britskou vlajkou po prve zakotvily v zálivu Tabulové Hory r. 1591. V 17. století Britové a Hollanďané se dělili o obchod s Indií.

V polovici 17. století se rozhodla Hollandská Východní Indická Společnost užíti zálivu Tabulové Hory jako zásobovací stanice pro své lodi. Plavba z Evropy do Již. Afriky trvala tenkrát 6—7 měsíců a námořníci často trpěli skorbutem a potřebovali proto lékařského ošetření a odpočinku. Lodi pak bylo potřebí opatřiti čerstvými zásobami. Úkolem zřízení takové stanice byl pověřen Jan van Riebeek, který po neobyčejně rychlé plavbě (104 dní) přibyl v r. 1651 do zálivu Tabulové Hory. Na vlastní kolonisaci Jižní Afriky

se tenkrát ještě nepomýšlelo. Po zrušení Ediktu Nantského Ludvíkem XIV. se vystěhovalo do Jižní Afriky 300 Huguenotů, kteří přibyli v roce 1689 a byli usídleni v údolích Drakenstein a French Hock. Tito v afrikánském prostředí časem úplně zanikli a jenom jejich rodná jména se zachovala a jsou nyní velmi rozšířena. V 18. stol. byli kolonisté často napadáni domorodci. Holandská Vých. Indická Společnost ztratila několik lodí a po dobách velkého rozkvětu octla se v úpadku. V r. 1795 byla kolonie odevzdána Anglii, v jejímž držení zůstala po sedm let, až byla mírem Amienským vrácena Hollandsku r. 1802. V r. 1806 vypukla znovu válka mezi Hollandskem a V. Britanii, tato vyslala několik pluků do Jižní Afriky, které byly vyloděny na pobřeží Blaauwberg (blízko Capetownu). Hollandské vojsko bylo poraženo, generál Jansen kapituloval a od té doby zůstala tato kolonie částí britské říše. Držení kolonie bylo formálně ratifikováno r. 1815 a Hollandsku se dostalo náhrady 6 milionů liber.

K emancipaci otroků došlo v r. 1834. Tím, že nabídnuté náhrady byly nepatrné a nad to bylo jejich vyplácení velmi pomalé, vznikla mezi Bury velká nespokojenost, zvláště když tyto náhrady se konečně soustředily v rukou spekulantů, kteří od netrpělivých farmářů skoupili nároky na ně za babku. A tak došlo k velkému stěhování Burů do afrického zázemí r. 1835, jehož se jich súčastnilo 10.000. K založení Jihoafrické republiky transválské došlo v r. 1852 a dva roky později k založení Oraňského Svobodného Státu. Natal byl zatím založen Angličany r. 1843.

V letech 1866-7 byly objeveny diamanty v Kimberley a s jejich těžbou bylo započato v letech sedmdesátých. Větší vojenské výpravy byly podniknuty v letech 1877 proti kafferskému náčelníkovi Galekovi, r. 1879 proti Zulům a r. 1880 proti Basutům.

Transvaal byl anektován Angličany r. 1877 a Burům byla slíbena liberální samospráva. Tento slib bohužel nebyl splněn, válka vypukla v r. 1880 a skončila uznáním neodvislosti Jihoafrické republiky.

Když v r. 1884 bylo ve Witwatersrandu objeveno zlato, začali tam proudit cizinci, investovalo se ve velkém měřítku a stejně se i vydělávalo. Burové uvalili na tyto cizince skoro veškerá daňová břemena, nepřipustili však, aby též rozhodovali o tom, jak má býti naloženo s výnosem těchto daní. V květnu r. 1899 jednali Sir Alfred Milner, guvernér kapské kolonie, Paul Kruger, známý president Jihoafrické republiky a Steyn, president Oraňského Svobodného Státu v Bloemfonteinu po pět dní o těchto otázkách, aniž by byli dosáhli výsledku. Sluší poznamenati, že mezi Transvaalem a Oraň-

ským Svob. Státem byla již r. 1897 uzavřena vojenská alliance. Zatím se obě strany chystaly k válce a když Oraňský Svob. Stát prohlásil, že s Transvaalem stojí nebo padne, vypověděly republiky válku V. Britanii 11. října 1899 a jejich vojska vtrhla ihned do Kapské Kolonie. Mír byl uzavřen 31. května 1902 ve Vereeniging a osm let později, 31. května 1910, sloučením čtyř kolonií (kapské, Oraňského Svob. Státu, Transvaalu a Natalu) došlo k ustavení dnešní Jihoafrické Unie. Tato nabyla v r. 1926 statusu samosprávného dominia, t. j. stala se zemí, jejíž svazek s V. Britanií udržuje jenom osoba králova. Nejvýznačnější výsadou takového dominia jest právo svobodně rozhodovati o tom, zda se súčastní války, kterou povede mateřská země.

Tento zkrácený historický přehled jsem uvedl, abych ukázal, že jest to země nová, která byla až do nedávna jenom velmi řídce obydlena od světa odloučenými, celkem zaostalými farmáři. Vlastní hospodářský význam Jižní Afriky se datuje teprve od objevení jejího nerostného bohatství. S těžením diamantů bylo započato v letech 1870 a s dolováním zlata v r. 1886. V době 50 let bylo vytěženo úhrnem za více než £ 1.5 miliardy zlata a dosavadní těžba diamantů překročila částku £ 300 milionů. Obyvatelstvo rychle bohatlo, zvýšená poptávka po zemědělských plodinách vedla ke zvýšení blahobytu zemědělského obyvatelstva, všeobecný standard of life se neobyčejně zvýšil a došlo k čilému stavebnímu ruchu. Města byla postupem času vybudována v obchodní střediska (city) a měšťanské třídy obyvatelstva bydlí většinou ve vlastních vilách v předměstích. Pro srovnání s poměry v ČSR uvádím jenom namátkou, že dva miliony bílých obyvatel v Jihoafrické Unii má více motorových vozidel, než jich má celá ČSR. V Capetownu bylo na jaře r. 1937 přes 30.000 automobilů a v Johannessburgu přes 60.000 a jejich počet stále rychle roste. 70% majitelů automobilů neplatí daně důchodové (Income Tax). Roční příjem do £ 400, plus pojišťovací prémie do £ 50 ročně, plus £ 100 za každé dítě do stáří 21 let jsou od této daně osvobozeny. Daň důchodová činí 5% a pomalu stoupá na max. 10% z příjmů.

Zpravidla žije každá rodina ve zvláštním domku nebo vile. Obrat v tomto způsobu bydlení nastal teprve před několika lety, když pro ohromný stavební ruch došlo k podstatnému zvýšení ceny stavebních pozemků a tím nastala nutnost lépe jich využíti postavením činžovních domů. Byty v nich jsou vybaveny nejmodernějším komfortem — elektr. sporáky, elektr. ledničkami, elektr. ohřívači vody v koupelnách a některé byty jsou i vybaveny skříněmi. V těchto

domech bývá postaráno ovšem i o potřebný počet garáží. Výtahy jsou nejmodernější americké, automatické.

Jest pozoruhodno, že elektrický proud vyrobený v elektrárnách, jejichž celé zařízení jest importováno z Evropy, z natálského uhlí, dováženého železnicí na vzdálenost jako Praha—Řím, není v Capetownu dražší než v Praze.

Obyvatelstvo.

Podle sčítání lidu z 5. května 1936 má Jihoafrická Unie 2 miliony bělochů, 6½ milionu domorodců, ¾ milionu míšenců (coloured) a ¼ milionu Asiatů. Podle oficielní definice jsou „míšenci“ osoby usedlé v Unii, které nejsou ani Evropany, domorodci, Asiaty, ani členy některého domorodeckého kmene mimo Afriku. Z Evropanů žijí ⅔ ve městech a zbytek na venkově, kteří většinou patří ke schudlým, jichž se počítá v Jihoafrické Unii na 400.000.

Plocha Jihoafrické Unie měří 472.000 čtver. mil. K této třeba připočítati velmi řídce obydlené Mandátní Území Jihozápadní Afriky s 322.000 čtver. mílemi a protektoráty (Bechuanaland, Basutoland, Zwaziland) s plochou 392.000 čtver. mil, čili 2,783.000 km^2. V Evropě žije na území o této rozloze asi 250 milionů obyvatel.

Z evropského obyvatelstva jest v Jihoafrické Unii 58% Afrikaanců, 34% Angličanů, 5% Židů, 2.5% Němců, 0.5% Hollanďanů. Podle náboženství se hlásí 55% k hollandským reformovaným vyznáním, 19% k církvi anglikánské 6.25% k wesleyské, 5% k mojžíšskému vyznání, 4.75% k církvi presbyteriánské, 4.25% k římsko katolické.

Afrikánština byla uznána r. 1925 oficiálním jazykem Jihoafrické Unie vedle angličiny. Až do té doby užívali Afrikaanci hollandštiny jako spisovného jazyka. Bible byla přeložena do afrikaanštiny v letech 1927—1933. Na velkém slovníku se dosud pracuje.

Afrikaanci jsou tudíž početně nejsilněší a obývají hlavně provincii kapskou a Oraňský Svob. Stát. Anglický živel rozhodně převládá v Natalu a jest silně zastoupen v Transvaalu. Povšechně možno říci, že Afrikaanci se většinou věnují zemědělství nebo hledají zaměstnání ve státní službě neb u železnic. Farmáři obdělávají půdu takřka průmyslově. bez oné lásky, se kterou se setkáváme v Evropě. Angličané se zabývají převážně obchodem a průmyslem. Toto rozdělení obyvatelstva má svůj význam, když se přihlíží k jeho importním potřebám, jakož i k okolnosti, že žije na ohromných, velmi řídce obydlených prostranstvích.

Klimatické poměry Jižní Afriky jsou Evropanům příznivy. Letní vedra nejsou nikdy nesnesitelna, zima se projevuje v přímořských oblastech sychravým počasím. Hornaté zázemí, které však pro vystěhovalce z ČSR stěží přichází v úvahu, bývá v zimě pokryto sněhem. V Natalu a v některých částech Transvaalu se místy vyskytuje malarie v letní době.

Zemědělství.

Podle sčítání z r. 1934 bylo v Jihoafrické Unii 98.930 farem o celkové ploše 97.333.000 jiter (1 ha = 1.1673 jitra). Nejrozšířenější jsou farmy o rozloze 101—300 jiter (31.634), o rozloze 301—1000 jiter jest jich 19.679 a o rozloze 1001 až 2000 jiter 13.060.

V produkci pšenice jest JAU soběstačna a dokonce se vyskytly v posledních letech i přebytky. Vláda garantuje farmářům cenu sh 22/6 (asi 163 Kč) za muid (200 lbs). Následkem umělého udržování vysoké ceny pšenice má JAU dražší chléb než kterákoliv část britské říše.

Osev ječmene se stále zvětšuje a tento počíná vytlačovat importovaný slad.

Oves se na mnoze kosí zelený a suší, poněvadž je citelný nedostatek sena.

Kukuřice se pěstuje hlavně v Oraňském Svob. Státě a v Transvaalu a jest nejdůležitější tamní zemědělskou plodinou. Hodnota vývozu přesahuje £ 1 milion ročně (v r. 1936 jenom £ 33.664, v r. 1937 £ 3.2 milionů). Uvažuje se o výrobě lihu z kukuřice a s tím spojeného suchého ledu (zmrzlý kysličník uhličitý) a papíru a lepenky z kukuřičné slámy.

Kaffir Corn-mabela — jest druh prosa, které pěstují hlavně domorodci.

Brambory jsou velmi důležitou plodinou v Jihoafrické Unii.

Pro pěstování ovoce jsou příznivé podmínky v západ. částech Kapska a Transvaalu. kroupy však způsobují často velké škody. Tím, že jihoafrické ovoce přichází na evropské trhy v době, kdy místního ovoce již není, dosahuje dobrých cen, zvláště když dojde v dobrém stavu. Nejdůležitější jsou pomeranče a hrozny, pak následují slívy, hrušky, konservované ananasy, broskve a grape fruit. Velká konkurence vzrostla vývozu jihoafrických pomerančů v pomerančích kalifornských a brasilských. Vývoz čerstvého ovoce vzrostl ze 26 tisíc bedniček v r. 1923 na 6.4 miliony bedniček v roce 1935 v hodnotě £ 2.3 milionu a dále silně roste. V roce 1937 8.5 milionu bedniček v hodnotě £ 3.3 milionů.

Vývoz ovoce podléhá státnímu dozoru co do jeho stavu, velikosti a způsobu balení. Poslední technickou vymožeností v dopravě a balení čerstvého ovoce, kterýžto způsob se osvědčuje též při řezaných květinách, výrobcích mlékařských a rybách, jsou hermeticky uzavřené nádoby zvané „Griggs", z nichž kyslík byl odstraněn. Tak se můžeme nadíti, že se i na naše trhy časem dostane tropické ovoce, které jinak rychle podléhá zkáze a dosud se nedalo exportovati.

Důležitosti nabývá vývoz sušeného ovoce z Jihoafrické Unie.

Jihoafrická vína a brandy, přes to, že jejich produkce činí jenom 0.35% světové výroby, jsou výborná a těší se rostoucí oblibě. Vývoz v r. 1937 hlavně do V. Britanie a do Švédska činil £ 230.000.

Cukr vyráběný z cukrové třtiny pěstované v Natalu a v Zululandu, kryje místní potřebu (143.000 tun) a ještě zbývá na 225.000 tun v ceně £ 1¾ milionu pro vývoz (v roce 1937 £ 2 miliony). Cukr raffinovaný stojí v drobném 3½ d. za lb, surový-žlutý, nově zavedený na trh, 2½ d. za lb.

Bavlna se pěstuje v subtropických částech Unie (Natal, Swaziland, Transvaal), dosud nemá zvláštní důležitosti.

Čaj pěstovaný v Natalu se konsumuje v zemi.

Tabák se pěstuje turecký a viržinský. Roční produkce činí lb 20 milionů, z nichž lb 15 milionů se spotřebuje v zemi

Wattle Bark (Acacia decurrens var. mollis) se pěstuje hlavně v Natalu a v menším rozsahu v Transvaalu. Jako třísloviny se užívá jak kůry samotné, tak i výtažku z ní. Zboží určené k vývozu musí vyhovovat standardům stanoveným vládou a podléhá inspekci. Hodnota vývozu kůry a výtažku činí po £ 400.000 ročně. V r. 1937 činil vývoz kůry £ 425.000, výtažku z ní £ 376.000.

Velká prostranství africká jsou porostlá kři a nízkými stromy různých druhů akátů, lesů v našem smyslu jest pramálo. Vláda věnuje velkou péči zalesňování, při nedostatku porozumění se strany soukromníků pro užitečnost lesů má tato dobrá snaha jenom skromné výsledky.

V Jihoafrické Unii jest 850.000 koní, 130.000 mezků, 700.000 oslů a asi 10 milionů kusů dobytka. Slintavka a kulhavka, jakož i sucha, působí velké ztráty. Vláda věnuje velkou pozornost zlepšení chovu dobytka a podporuje vývoz zmrzlého masa (vývoz r. 1937 £ 253.173). Ovcí pěstovaných pro vlnu jest 30—40 milionů, jiných 4¾ milionu, karakulských v Jihozápadní Africe skoro ½ milionu. Koz angorských 1 milion, jiných 5¼ milionu, prasat kolem

900.000. Pštrosi, až do r. 1913 neobyčejně cenní ptáci (vývoz pštrosích pér měl tenkrát hodnotu £ 3 milionů), byli podstatně zredukováni. Vývoz pér v r. 1935 činil jenom £ 28.152 a i v roce 1937 se podstatně nezměnil.

Vývoz slepičích vajec činí kolem £ 200.000 ročně.

Rybolov.

Lovem ryb a mořských raků, jejich sušením, nakládáním a konservováním se živí asi 30.000 lidí. Roční úlovek činí asi 21.000 tun v ceně 6—800.000 £. Jest to množství velmi nepatrné, uvážíme-li, že mořští ptáci na Guano Islands pochytají za rok na 8 milionů tun ryb. Vláda podporuje rybářství příspěvky na stavbu a úpravu přístavů pro rybáře.

Velryb bylo pochytáno na Jižní polokouli v r. 1929 45.000, v r. 1935 31.800. V JAU jest několik stanic pro zpracování velryb a mimo to jest hlavně Capetown východiskem výprav do Antartiku. Velká mateřská loď až o 16.000 tunách s posádkou o 300 mužích zpracovává velryby na místě, tak jak je dodává 8—10 malých loveckých lodí hlavní loď doprovázejících.

Mořští raci oplývají v jihoafrických vodách a byli do r. 1933 vyváženi hlavně do Francie. Když r. 1934 Francie jejich dovoz omezila, poklesl vývoz se £ ¼ milionů na £ 170.000. V r. 1937 činil £ 186.151.

PRŮMYSL.

Průmysl zlatodůlní.

Daleko nejdůležitějším průmyslovým odvětvím jihoafrickým jest zlatodůlní průmysl, který zpracoval v r. 1937 51 milionů tun rudy; hrubý příjem činil 80 mil. £, výrobní náklady £ 48.5 mil., čistý zisk £ 31.700.000, z něhož bylo vyplaceno na dividendách £ 17.071.000.

Celková těžba zlata v JAU činila r. 1937 11.74 milionů uncí, ostatní hlavní producenti zlata jsou SSSR, Kanada, Spojené Státy Americké, Australie, Mexico a Jižní Rhodesie. Světová těžba zlata v r. 1937 se odhaduje na 38—39 milionů uncí. V posledních 8 letech se produkce zlata zdvojnásobila. Doly v Johannesburgu zaměstnávají nyní 280.000 domorodců

a přes to se pociťuje velký nedostatek pracovních sil. Pro dalších 30—50.000 by bylo zaměstnání. Zlato činí ⅔ hodnoty jihoafrického vývozu. K ohromnému rozmachu zlatodůlního průmyslu přispělo opuštění zlatého standardu. Náklady výrobní se podstatně nezvětšily, zatím co stoupla cena zlata ze sh 84/- za unci na asi sh 140/-.

Diamanty.

Nejznámějším nalezištěm diamantů v JAU jest Kimberley a řada jiných dolů, o jejichž organisaci si získal Cecil Rhodes v r. 1888 velkých zásluh. Vedle diamantů dolovaných mají velký význam diamanty alluviální, hojně se vyskytující v JAU, Jihozápadní Africe, Angole, Belg. Kongu, na Zlatém Pobřeží, v Rhodesii a v Tanganyice. Prodej surových diamantů a jednotné stanovení cen kontroluje Diamond Corporation se středisky v Kimberley, Londýně a v Amsterdamu. Asi třetina vytěžených diamantů se nehodí pro účely klenotnické, za to jest v průmyslu po nich velká a stále více rostoucí poptávka. Užívá se jich pro vyrovnávání brusů, zemní vrtáky, tažení drátů, píly na kámen, vrtáky a jako brusného prášku. Potíže s upevněním těchto diamantů ve vhodných držadlech byly překonány objevením r. 1928 ve Spoj. Státech Amerických směsi, složené z karbidu wolframového a kobaltu, do obchodu uvedené pod označením Carboloy.

Nyní se vyrábí tato směs ve všech průmyslových státech a uvádí na trh pod značkami: Ardoloy, Wimet, Titanit, Widia-Krupp, Diadur-Poldi, a j. Tato směs o tvrdosti větší než safír má stejný koeficient tepelné roztaživosti jako diamant a ve spojení s diamantem nebo diamantovým práškem jest ideálním obráběcím materiálem. I sklo možno jí soustruhovat a řezat závity do něho. Vývoz diamantů z JAU činil r. 1937 £ 3.32 mil. (surové i broušené).

Mangan.

V posledních letech nabyla velkého významu těžba manganové rudy v dolech v Postmasburgu, ležícím severozápadně od Kimberley. Vláda postavila k dolům železnici a těžba, která činila v r. 1932 23.000 tun vzrostla v r. 1937 na 622.000 tun. Tato ruda nejlepší jakosti obsahuje (I.) 50 Mn, Fe 5—9, nejchudší (V.) 35—28 Mn, 20—32 Fe. Hlavními odběrately byly Německo (83.275 t), Nizozemí (45.000 t), Spo-

jené Státy americké (13.039 t), Velká Britanie (7.840 t), Kanada (5.600 t), Belgie (4.048 t). JAU jest nyní na 4. místě mezi světovými producenty manganové rudy (SSSR, Indie, Zlaté Pobřeží). Vývoz r. 1937 činil £ 578.677.

Státní podpora důlní činnosti.

Vláda vypracovala r. 1937 plán na podporu malých důlních podniků, podle něhož jim poskytne bezplatnou poradu geologů a expertů, půjčky na zakoupení strojního zařízení, usnadnění při řešení otázky dopravy a při vrtbách na vodu. Děje se tak v poznání, že po stránce zemědělské je JAU zemí třetího řádu a pro své podnebí a povahu půdy nemůže nikdy úspěšně konkurovat s velkými zemědělskými státy. Její budoucnost leží v jejím dosud ještě náležitě neprozkoumaném nerostném bohatství, na jehož těžbu ve velkém měřítku dojde až doly na zlato budou vyčerpány. Za trvání zlaté měny bylo by se tak stalo za 15—20 let. Opuštěním zlatého standardu se jejich život podstatně prodloužil zvláště, když nedošlo ke znatelnému zdražení životních potřeb a výrobních nákladů.

Ostatní jihoafrický průmysl.

Dle poslední průmyslové statistiky jihoafrické z roku 1934/5 bylo v JAU 9043 průmyslových podniků se 266.000 zaměstnanci. Na mzdách bylo vyplaceno £ 32 mil., spotřeba materiálu činila £ 66 mil. a hodnota obratu £ 131 mil. V roce 1936 bylo založeno 1512 akc. spol. s kapitálem £ 26.8 mil., v r. 1937 1575 akc. spol. s kapitálem £ 25.2.

Z důležitějších průmyslových podniků, které byly založeny v poslední době nebo o jejichž založení se jedná, uvádím těchto několik:

South African Paper and Pulp Industries Ltd., s kapitálem £ 750.000. Papír se bude vyrábět podle italského způsobu ze slámy a z místního vlákenného materiálu.

National Carbon Co Ltd. v Port Elizabeth se bude zabývat výrobou baterií, později má výroba býti rozšířena na telefony, signalisační zařízení a pod.

Výroba obuvi, která vzkvétá pod vydatnou celní ochranou, dosáhla v r. 1937 7 mil. párů mimo trepky a plimsolky.

V Benoni u Johannesburgu postaví syndikát anglických továren na elektrické kabely továrnu na kabely nákladem

£ 100.000. Dovoz kabelů činil v r. 1936 £ 1.1 mil., z nichž 92% připadlo na kabely původu anglického.

V blízkosti Johannesburgu bude postavena továrna na zboží asbesto-cementové.

Továrna na střelivo v Pretorii se staví.

Statistika jihoafrického zahraničního obchodu, který za r. 1937 vykazuje rekordní čísla, nasvědčuje tomu, že místní průmysl nestačí krýti potřebu a že dovozu jest ještě otevřeno velké pole činnosti. Městské správy vycházejí zakládání průmyslových podniků všemožně vstříc tím, že dávají vhodné pozemky se železničním připojením, lacinou elektrickou silou a vodou lacino k disposici. Vláda pak se své strany podporuje rozmach místního průmyslu jednak zvýšenou celní ochranou, jednak tím, že za šetření některých formalit povoluje továrnám bezcelný dovoz potřebných surovin, polotovarů a pomocných látek. Proto, koná-li se šetření o tom, zda a jak velkým clům podléhá určitý artikl při dovozu, jest přihlédnouti též k oné části celního sazebníku, ve které jsou uvedeny artikle odbavované bezcelně k průmyslovým účelům. Z toho též poznáme, zda určité zboží se vyrábí v Jihoafrické Unii.

Obchodní zástupci.

Zámořský obchod Unie jest v rukou obchodních zástupců a velkoobchodních domů. Všeobecná tendence poslední doby směřující v tuhém konkurenčním boji k nejzazšímu snížení cen byla na prospěch obchodním zástupcům, kteří jsou s to, aby s nejmenší režií opatřili zákazníkům žádané zboží. Nutnost přizpůsobiti se a čelit urputné konkurenci vyžaduje, aby jihoafrický zástupce byl v přímém styku s výrobcem, poněvadž i jen malá komise hamburského exportéra ztěžuje a někdy i znemožňuje soutěživost určitého artiklu. Jihoafričtí obchodní zástupci se tudíž snaží vybaviti se z područí těchto zprostředkovatelů a hledí navázat přímé styky s výrobci. Jihoafričtí zástupci jsou soustředěni v Johannesburgu, Capetownu a v Durbanu, odkudž svými cestujícími dávají navštěvovat zákazníky v nejodlehlejších krajích Unie, obyčejně dvakrát do roka. Ostatní města jsou podružného významu a nepřicházejí v úvahu jako sídla obchod. zástupců.

Jenom malý počet obchodních zástupců je specialisován na určitou kategorii zboží (textilie), poněvadž pro celkem malé odbytové možnosti a velké vzdálenosti musejí se zabývat zastupováním celé řady artiklů, aby takto zmenšili režii a lépe vyhověli potřebám zákaznictva, které ze stejného důvodu není specialisováno a obchoduje vším zbožím.

Zástupci pracují zásadně na komisi a delcredere je takřka neznámo. Objednávky zpravidla podléhají potvrzení londýnského shippera, který potom proti dopravním dokumentům zboží proplatí. V těchto případech nemá vývozce pražádného risika. Spolehlivým zákazníkům se povoluje proplácení dokumentů u některé z jihoafrických obchod. bank, které jsou prvotřídní. Pokud mi jest z 6leté prakse známo, nevyskytly se nikdy vážnější platební potíže, které v blízkém Orientě jsou bohužel na denním pořádku.

Okolnost, že zákazník odebírá zboží aniž je viděl, zavazuje vývozce, aby tuto důvěru nezklamal a tudíž co nejsvědomitěji dodal přesně ono zboží, které bylo objednáno a výpravě zásilky vůbec věnoval největší péči. Reklamace pro nesprávné dodávky se vyskytly tu a tam.

Velkoobchodní domy.

Velkoobchodní domy nacházíme ve všech výše uvedených městech přístavních. Bývají zpravidla vybaveny velkým obchodním domem o několika poschodích ve středu města, který obsahuje velmi objemné vzorkárny a též i skladiště, pokud neběží o těžké a objemné zboží, které pak bývá uskladněno na periferii města. Zatím co dříve byly tyto obchodní domy skoro výhradními dodavately veškerého požadovaného zboží, jsou dnes odkázány na maloobchodníky na venkově, kteří kryjí u nich vždy jenom nejnutnější běžnou potřebu, většinou na úvěr. Obchodní domy tohoto druhu mají vysokou režii osobní a věcnou nehledě k tomu, že musejí zúročit velký investovaný kapitál a nésti risiko pohledávek za zákazníky. Nemohou proto vždy úspěšně konkurovat se zbožím, které konkurence objednává přímo z Evropy. Jejich obrat dále trpí vzmáhajícím se místním průmyslem, který často dodává zboží konsumentům přímo, někdy i na úvěr. Obchody ve velkém se tudíž musely přizpůsobit novým poměrům a to hlavně snížením režie nebo přenesením působnosti na některý z nových průmyslů (mýdlo, svíčky, konfekce, přikrývky atd.).

Zmínky zasluhuje způsob, kterým se zásobují tyto velkoobchodní domy. Jsou buď filiálkami exportních firem londýnských, nebo mají v Londýně a případně i na kontinentě agenty, kteří obstarávají nákupy pro ně. Tím, že hlavně na londýnském trhu jest soustředěna nabídka skoro veškerého anglického a kontinentálního zboží, má nákupní firma nebo agent možnost koupiti z nejlacinějšího pramene a skoupit často velmi lacino partie určitého zboží v exekuč-

ních nebo likvidačních prodejích. V tom spočívá výhoda organisace velkoobchodního podniku vyvážená do určité míry vyšší režií.

Bazary.

Novotou v jihoafrickém systému obchodování jsou bazary, které prodávají veškeré běžné potřeby pro domácnost výhradně proti placení za hotové velmi často o něco laciněji než příslušné specialisované obchody. Z okolnosti, že jsou stále zákazníky zahrnuty a že nové bazary úspěšně vzrůstají ve všech větších jihoafrických městech, lze souditi, že splňují důležité národohospodářské poslání. Bazary obepínají dnes řadou filiálních obchodů zvaných „chain stores" celou Unii. Nákupní organisaci mají obdobnou jako velkoobchodní domy. Jejich prosperita se zakládá na velkých obratech, na placení za hotové a na okolnosti, že soustředěním nákupu a objednávkami velkých množství zboží dosahují zvlášť výhodných cen, které přicházejí k dobru i jejich zákazníkům.

Splátkové obchody.

V Jižní Africe není artiklu, který by se neprodával na splátky nebo na úvěr. Zvlášť splátkový obchod dosáhl tak velkých rozměrů, že v reklamách se uvádí jenom výše první splátky. Těmito splátkovými obchody možno sice přechodně zvýšit odbyt, v době krise však se stávají splátky velmi onerósní a pohledávky obchodníků rostou, zamrzají a konečně se mohou státi i vůbec nedobytnými. Složitým vedením knih, účtováním malých splátek, upomínkami a vymáháním pohledávek se celková režie podstatně zvyšuje.

Těmto obtížím chce odpomoci nově založená Inter-Union-Finance Ltd. (Společnost pro financování splátek), která většinou pracuje tím způsobem, že od importérů kupuje kupní smlouvy. Její činnost se vztahuje na artikle zařizovací, elektrické, auta, výbavy lékařů, strojní zařízení zemědělců, instalace pivovarů, mlékáren, cihelen, prádelen, tiskáren a vůbec technické modernisace všeho druhu.

Kaffir Truck.

Důležitou, svéráznou, od evropského obchodu odlišnou větví jihoafrického obchodu jest obchod s domorodci. Tito, v počtu asi 6½ mil., většinou obývají jim zvlášť vyhrazená

území, kde žijí dle svých původních kmenových zvyků a obyčejů. Jejich potřeby jsou neobyčejně primitivní, ale celkem stálé. Obchody se smíšeným zbožím (general dealers' stores), které na jejich území mají dosud výhradně běloši, jsou navzájem vzdáleny nejméně 5 mil (8 km) a podléhají zvláštní úřední koncesi. Tito obchodníci v domorodeckých territoriích zpravidla odebírají potřebné zboží od velkobochod. domů v přístavních městech (Port Elizabeth, East London, Durban) z části na úvěr a sami poskytují opět úvěr domorodcům. Při splátkových obchodech platí ovšem domorodci ohromně vysoké úroky. Jest to odůvodněno tím, že ve finančních věcech nejsou příliš spolehlivi, kdežto jinak jsou živlem velmi pokojným a pořádným.

Zboží domorodci požadované se označuje souhrnně KAFFIR TRUCK. Jest to zboží osadnické, textilní, galanterní a pod. nejlacinějšího druhu. Vývozní artikle čsl. patřící do této kategorie jsou modrotisky, nejlacinější klobouky (obnošené), přesky, korále a nejlacinější ozdobné předměty jablonecké. Všeobecně třeba zdůraznit, že domorodci houževnatě lpějí na zavedeném druhu zboží a jest tudíž naprosto zbytečno nabízet jim jiné, podobné zboží i jenom odchylného odstínu. Objednávky určitého zboží musejí proto býti provedeny naprosto shodně se vzorem, který byl podkladem pro objednávku. Pověra a zvyky jsou tu rozhodny a jest třeba jich dbáti. Velkou část tohoto kafferského zboží dodávají Japonci, s nimiž evropští výrobci namnoze vůbec nemohou konkurovat.

Praktické poznatky.

V závěru této kapitoly bych v krátkosti uvedl praktické poznatky, jimiž se musí řídit kdokoli se chce úspěšně uvést na jihoafrický trh.

1. V Jihoafrické Unii není dovozních ani devisových omezení. Při stále vzrůstajícím blahobytu je trh zaplaven nabídkami z celého světa. Pokud dochází k poptávkám, reagují na ně zvláště americké, kanadské, anglické i belgické firmy obratem pošty, často i leteckou poštou a zasílají kompletně vybavené nabídky s cenami CIF nebo FOB v angl. měně. Ježto zástupci zasílávají své poptávky zároveň do několika zemí, dostává se povšimnutí jenom takovým, které bez zbytečných průtahů a co nejrychleji vedou k cíli. Zástupci v JAU rozhodně nejsou ochotni pouštěti se do zdlouhavé korespondence, jejíž výsledek jest pochybný.

2. Ježto poptávky nejsou pravidelným zjevem na jihoafrickém trhu, záleží v první řadě na iniciativě čsl. vývozců, kteří vědí, že jsou na jiných trzích konkurence schopni, aby se včlenili do obchodu jihoafrického.

3. Obchodní zástupci očekávají, že zámořské firmy, které chtějí pracovat s JAU, učiní nabídky, kde toho potřebí doložené i vzorky, a stanoví ceny FOB nebo lépe ještě CIF v angl. měně. Nabídky, které nevyhovují těmto základním požadavkům, jsou vůbec zbytečny.

4. Jest samozřejmo, že popis zboží, katalogy a korespondence musí býti v jazyku anglickém, poněvadž jiné jazyky jsou jenom velmi málo známy a zajisté je nezná kanc. personál tříděním a výpravou pošty pověřený. Mimo to vznikají jinou než anglickou korespondencí jenom příliš snadno nedorozumění.

Korespondenci určenou pro JAU nutno vypravovat leteckou poštou a vésti ji tak účelně a věcně, aby co nejrychleji vedla k cíli. Zpětnými dotazy se ztrácí čas a pomíjí i období pro odbyt sezonních artiklů.

5. Vzhledem k tomu, že jihoafrický trh je zaplaven nabídkami, je marna naděje na dosáhnutí zvlášť výhodných cen. Ani v JAU se peníze nerozhazují a proto nutno ceny kalkulovat co nejpřesněji a ovšem stanoviti míry a váhy v angl. jednotkách.

6. Anglické zboží se a priory považuje za lepší než zboží jiného původu a dosahuje proto u srovnání s tímto lepších cen i za jinak stejné jakosti. Tendenci: „Buy British" nelze přehlédnouti jako důležitý faktor na jihoafrickém trhu.

7. Obchod v JAU jest z největší části v rukou židů, třeba však důrazně varovat před upřílišněnými nadějemi v účinnost nějakého boykotu německého zboží. V r. 1937 činil dovoz z Německa £ 5.3 milionů a vývoz z JAU do Německa byl £ 4.9 milionu. Tento obrat je vyšší než byl kdykoli před tím. Velké zásluhy o něj má řada německých velmi přičinlivých obchodních zástupců. Nelze ovšem popříti, že ČSR těží ze sympathií židovského obchodnictva, které ochotně dává přednost zboží čsl., není-li při stejné jakosti dražší než zboží říšsko-německé.

8. Jihoafričtí zástupci zásadně odmítají podávat zprávy o situaci trhu a konkurenčních cenách, dokud jim nebyla předložena konkrétní nabídka s cenou aspoň FOB v angl. měně. Jenom málo zástupců má odborné znalosti a též zákazníci nebývají experty a tak nemívají jejich posudky toho významu, který jim přikládá továrna.

9. Větším firmám nelze dosti naléhavě doporučiti, aby vysílaly do Jihoafrické Unie odpovědné ředitele za účelem bližšího poznání místních poměrů tolik odlišných od evropských. Jenom na základě osobního styku se zástupcem a s odběrateli správně poznají potřeby trhu a mohou se jim pak přizpůsobiti jak náleží. Čsl. firmy tomuto osobnímu styku věnují až dosud bohužel příliš malou pozornost.

Na takový zájezd do Jihoafrické Unie je potřebí asi dvou měsíců. Do konce tohoto roku budou všechny poštovní parníky paroplavební společnosti Union Castle Line zmodernisovány a urazí cestu ze Southamptonu do Capetownu za 14 dní. Náklad na takovou cestu bude činit asi £ 150 až 200.

10. Úspěchu se nedopracuje ten, kdo vyrábí a prodává stejné zboží za stejných podmínek jako konkurence, nýbrž vždy jenom ten, kdo nějakým způsobem vynikne nad ni. Novinky a nové vzory jsou vždy hledány a na začátku i dobře placeny, dokud konkurence nestlačí ceny.

Obchodní střediska.

Obchodními středisky Jihoafrické Unie jsou Johannesburg a přístavní města Capetown, Durban, Port Elizabeth a East London. K těmto přístavním městům patří ještě připočísti Lourenco Marques (Delagoa Bay), který jest hlavním městem Portugalské Východní Afriky, jest však velmi důležitý pro dopravu zboží do okrsku johannesburského, kdež konkuruje s přístavem durbanským. Vzájemný podíl těchto přístavů na přepravě zboží do Transvaalu jest upraven smlouvou zvanou mozambickou, posledně obnovenou r. 1934.

Johannesburg, zal. 1886, středisko zlatodůlního průmyslu, jest největším a obchodně nejdůležitějším městem Jihoafrické Unie. Má asi ½ milionu obyvatel, s přilehlými hornickými městy, s nimiž tvoří hospodářský celek, 1 milion obyvatel, z nichž asi polovice jsou běloši. Přesto, že není starší než 50 let, jest dík bohatství plynoucímu z dolů na zlato, moderním městem s nádhernými a nákladnými až 75 m vysokými stavbami o 18 poschodích. Radnice stála skoro £ ½ milionu, soudní palác £ 400.000, nemocnice £ 330.000, dále jest tam universita, dvě hvězdárny, velká knihovna, hotely, kluby atd. Vzrůst města v posledních letech byl přímo fenomenální. Stavební ruch pohlcuje rok od roku stoupající částky, které dosáhly v r. 1937 £ 10 milionů.

Pretorie jest vzdálena jenom 72 km od Johannesburgu. Jest sídlem vlády JAU a residencí Generálního Guvernéra.

Od Capetownu, kde zasedají zákonodárné sbory, jest vzdálena 1600 km. Pretorie byla založena r. 1855 prvním presidentem Jihoafrické Republiky M. W. Pretoriusem. Vládní budovy postavené v letech 1910—13 stály £ 1.2 mil., radnice £ 300.000, nemocnice £ 300.000. Dále jest tam zvláštní nemocnice pro osoby postižené leprou, afrikaanská universita. Nejdůležitějším průmyslovým podnikem v Pretorii jest South African Iron and Steel Industrial Corporation, založená s akc. kapitálem £ 7 mil. Závody jsou plně zaměstnány a přes některé začáteční obtíže vykazují stále rostoucí zisky. V r. 1936—7 bylo vyrobeno žel. zboží o úhrnné váze 302.000 tun. Dalším pozoruhodným podnikem, který se nachází ve stavbě, jest továrna na střelivo, kterou pro vládu staví Imperial Chemicals nákladem £ 150.000. Továrna bude ve státní správě.

Capetown jest nejstarší a po Johannesburgu největší jihoafrické město s 330.000 obyvateli, z nichž více než polovice jsou běloši. Jest v letních měsících sídlem zákonodárných sborů a vlády. I Capetown vykazuje pozoruhodný stavební ruch, který ovšem se nemůže měřit s oním Johannesburgu. Město vypracovalo dvanáctiletý plán na zrušení nehygienických částí města, na jehož provedení bylo preliminováno £ 6 mil. Nynější přístav již nestačí potřebě a na stavbě nového přístavu v sousedství stávajícího se pracuje. V srpnu r. 1937 bylo preliminováno na úpravu a vybudování tohoto nového přístavu £ 6 mil. Dále budou postaveny další tanky na olej o kapacitě 200.000 tun. Přístav jest vybaven vším moderním zařízením, plovoucím jeřábem o nosnosti 60 tun, suchým dokem, chladírnami pro ovoce a maso a obilním skladištěm o 30.000 tunách.

Port Elizabeth, zal. r. 1820, má 110.000 obyvatel, z nichž více než polovice jsou bílí. Město se rozkládá podél pobřeží v délce 8 km, hned v pozadí se zvedá planina asi 100 m vysoká s residenčními čtvrtěmi. Přístav byl rozšířen a mola postavena v posledních letech nákladem £ 3 mil. Od Capetownu jest Port Elizabeth vzdálen 841 mil. Do určité míry jest přístavem pro Transvaal a pro Rhodesie, poněvadž doprava jest asi o 160 km kratší než z Capetownu. Přichází tu v úvahu módní zboží a takové, které je cenné, objemné, ale lehké. Z těchto důvodů jest důležitým průmyslovým a distribučním centrem v Jižní Africe. Jsou tu velké automobilové montážní dílny General Motors a Fordových závodů. Dále jsou tam továrny na tabulové sklo, pneumatiky, obuv, jirchárny, mlýny, továrny na konservy, jamy a cukrovinky.

East London jest 310 mil. na východ od Port Elizabethu. Založen r. 1846 má 70.000 obyvatel, z nichž méně než polo-

více bílých. Město leží na ústí řeky Buffalo River, přístav byl nákladem £ 2 milionů upraven a rozšířen. Port Elizabeth i East London jsou důležity vývozem vlny, kůží, částečně ovoce a dovozem všech průmyslových potřeb pro poměrně bohaté zázemí, obydlené z velké části domorodci. Vlna se tu prodává ve veřejných dražbách a v době sezony dlí v těchto městech celá řada agentů francouzských, anglických, japonských a německých firem. Správný odhad a posouzení ke koupi nabídnuté vlny vyžaduje velké zkušenosti a mnohaleté specialisace v tomto oboru. East London udržuje svůj obrat stále přibližně na stejné výši, poněvadž závisí na zázemí obydleném většinou Kaffry, kteří v době nouze jdou pracovat do transvaalských dolů, kdežto v době úrody mají dostatek doma.

Durban jest nejlepší přístav Jihoafrické Unie a má největší obrat zboží. Pro poměrnou blízkost natalských uhelných dolů jest zároveň důležitou uhelnou stanicí. Přístav jest vybaven moderním suchým a plovoucím dokem, potřebnými jeřáby a mimo to jest v přístavě moderním zařízením vybavené obilní skladiště o kapacitě 42.000 tun. Úprava přístavu stála £ 7½ milionu. Hlavními vývozními artikly jsou vlna, kukuřice, cukr a uhlí. Přes Durban se dováží veškerá potřeba průmyslových výrobků určených pro Natal a částečně pro Transvaal. Durban jest dle počtu obyvatelstva třetím největším městem Unie s 260.000 obyvateli, z nichž 95.000 jsou bílí. V Durbanu jest velká kolonie Indů. Jest to bohaté výstavní město, krásně rozložené, s nákladnými veřejnými stavbami. Město věnuje velkou pozornost cizineckému ruchu, který jest hlavně v zimních měsících značný, t. j. od května do konce srpna, kdy tamní podnebí jest velmi mírné.

Zbývá ještě uvést Lourenço Marques v zálivu Delagoa Bay, od r. 1907 hlavní město Portugalské Východní Afriky se 40.000 obyvateli, z nichž jenom třetina jsou běloši. Přirozený, moderně vybavený přístav zastává důležitou část zámořské dopravy pro Transvaal.

Doprava.

Se stavbou železnic bylo započato v letech šedesátých minulého století. Byly to původně jenom krátké tratě z přístavů do zázemí. Vlastní podnět ke stavbě drah dalo, jak výše uvedeno, objevení diamantů a zlata. Doly na diamanty v Kimberley, otevřené v r. 1876, byly teprve r. 1885 spojeny 600 mil dlouhou železniční linkou (asi 1000 km) s Cape-

townem. Doly na zlato ve Witwatersrandu u Johannesburgu byly spojeny železnicí s Capetownem v r. 1892. Vzdálenost činí 936 mil čili 1543 km. t. j. vzdálenost jako z Prahy až k Pyrenejím. V následujících letech došlo k železničnímu spojení Johannesburgu s Delagoa Bay (Lourenço Marques) a s Durbanem. Železnice původně v držení soukromých společností přešly časem ve správu jednotlivých kolonií. Železnice byly tenkrát důležitým zdrojem státních příjmů. Obrat nastal teprve v r. 1910. kdy došlo k ustavení Jihoafrické Unie. Železnice a přístavy přešly pod správu společného ministerstva železnic a přístavů. jejich vedení bylo zkomercionalisováno a další stavby a stanovení dopravních sazeb se dálo s náležitým ohledem na potřeby zemědělství a průmyslu. Vzhledem k jejich všeužitečné povaze bylo upuštěno od získávání podstatných přebytků a hledělo se k tomu. aby kryly jenom svoji režii. Příznivé hospodářské poměry posledních let vedly k tomu. že železnice byly aktivní a přebytky činily průměrně ročně 4¾ milionů liber sterlingů.

Jihoafrická Unie spravuje nyní železniční síť dlouhou 21.200 km. (Rozchod jihoafrických železnic činí 3'6" t. j. 1060 mm. normální evropský rozchod jest 1433 mm). Přihlédneme-li k tomu. že JAU má jenom 9.5 milionu obyvatel. jest to délka zajisté úctyhodná. V r. 1936—7 bylo na jihoafrických drahách vykonáno celkem 96.496.033 cest. z nichž připadlo 41.337.230 cest na III. třídu. která je vyhrazena domorodcům. barevným a Asiatům. Procentní podíl cestujících III. třídy vykazuje dále vzestupnou tendenci.

Jak jsem již výše uvedl. jest JAU jenom velmi řídce obydlena a proto jest též dopravní ruch slabý. Většina tratí má proto jenom jeden vlak denně v každém směru. vedlejší trati jenom 2 až 3 vlaky týdně. Za to v Natalu. kde se dopravují ohromná kvanta uhlí. jest doprava velmi intensivní a pro příkrá stoupání a zatáčky i dosti obtížná. Velmi čilý dopravní ruch jest ovšem též v okolí Johannesburgu. Bylo proto přikročeno k elektrisaci těchto drah a nyní jest jich v provozu 732 km.

V polovici r. 1937 byl zakázán vývoz uhlí z Unie. který v r. 1936 činil 1.1 milionu tun z toho důvodu. že železnice byly přetíženy dopravou velké úrody kukuřice a ovoce a pro nedostatek lokomotiv a nákladních vozů nemohly zmoci veškerou dopravu. K odstranění této dopravní poruchy zadaly jihoafrické dráhy koncem r. 1937 dodávku 116 lokomotiv německým firmám v ceně £ 1.3 milionu. 45 lokomotiv anglické firmě North British Locomotive Co. v ceně £ 306.215 a na zkoušku 15 lokomotiv Škodovým závodům. Vagony se

většinou staví v dílnách drah mimo rychlíkové osobní vozy. Při mimořádné potřebě, kdy železniční dílny nestačí, objednávají se též v cizině.

Na venkově se děje doprava těžkými vozy, do nichž bývá zpravidla zapřaženo až 8 párů volů, nebo mezků, spřežení k lehčím vozům bývají z oslů. V poslední době nabývá velkého významu doprava velkými tříosovými automobily, které jsou ve státním provozu. Za normálních provozních poměrů spotřebují tyto automobily 70 l benzinu na 100 km. Tento automobilový provoz se děje na linkách o úhrnné délce 11.000 mil.

Cesty jsou v okolí důležitých měst obyčejně velmi dobré, asfaltované, za to cesty venkovské se podstatně neliší od našich polních cest. Přihlédneme-li však k tomu, jak řídce jsou tato africká prostranství obydlena, pak musíme uznati, že jsou nad očekávání dobré. Po deštích se arci stávají místy nesjízdnými a mnohý automobil na nich v takovém případě uvázne i na několik dní, nepomohou-li řetězy na kolech. Jinou dopravní překážkou bývají pak též rozvodněné řeky. Jenom důležité cesty jsou vybaveny mosty a i z těchto bývají některé strženy při prudkých přívalech vody.

Důležitým doplňkem moderní dopravy jest letectví, které koná neocenitelné služby jak v Jižní Africe, tak zvláště tím, že spojuje Afriku s Evropou dvakrát týdně s naprostou pravidelností po celý rok. Vzhledem k ohromným vzdálenostem, které nutno tu překonávati, jest aeroplan právě v těchto krajích ideálním dopravním prostředkem. Všechna důležitá střediska Unie jsou nyní navzájem spojena pravidelnou leteckou dopravou. Letectví požívá vydatné podpory se strany státu a jest pod označením South African Airways přičleněno k ministerstvu železnic a přístavů. South African Airways jsou nyní vybaveny 22 Junkersovými letouny, které ministr železnic a národní obrany O. Pirow považuje za nejlepší dosud konstruované. Sluší ovšem dodati, že ministr Pirow velice straní Německu.

South African Airways udržují těsný styk s Imperial Airways. Poštovní doprava z Anglie do Afriky se děje za nepatrný příplatek, který činí za dopis o váze ½ unce (14 gr) 1½ d (Kč 0.86). Dopis o váze 5 gr z ČSR do JAU stojí Kč 6.—, při čemž je tato letecká pošta dopravována dráhou až do Neapole. Naopak z JAU se pošta dopravuje aeroplány až do ČSR a poštovné činí za dopis o váze ½ unce (14 gr) sh 1/- (Kč 7.—). Tyto detaily uvádím proto, že v obchodním styku s JAU musejí se zájemci spřátelit s leteckou dopravou své pošty a s její nákladností, aby konkurencí nebyli zatlačeni

do pozadí. Podstatně vyšší poštovné v ČSR do JAU než naopak z JAU do ČSR se vysvětluje tím, že ČSR a stejně i ostatní státy neposkytují subvencí na tuto dopravu a musejí tudíž odesilatelé zaplatit plnou cenu za tuto dopravu. Šetřením u ministerstva pošt a telegrafů, které jsem z vlastního popudu podnikl před delším časem, jsem zjistil, že čsl. poštovní správa na stávajících sazbách nevydělává.

Při nynějším blahobytu a přebytku ve státní pokladně, rozhodla se vláda Unie dotovati silniční fond, do něhož plyne část cla na benzin, částkou £ 12 milionů, a bylo již započato s velkorysou úpravou hlavních silnic v délce 7000 mil.

Pošta, telefon a telegraf vyhovují všem požadavkům nynější doby. 1. března 1934 bylo zavedeno radiotelefonické spojení s Londýnem a skrz Londýn s celým ostatním světem, které funguje k úplné spokojenosti.

Budget.

Státní příjmy se pohybují kolem £ 40 milionů a ježto jsou při stoupajícím blahobytu vždy vyšší než preliminované výdaje, končívají uzávěrky státních účtů přebytky, které od r. 1933 dosáhly úhrnem £ 19 milionů přes to, že bylo bohatými dotacemi pamatováno na silniční fond (£ 12 mil.), na vodohospodářské meliorace (£ 5 mil.), na opevnění válečného přístavu Simonstown (£ 10 mil.). Koncem finančního roku 31./3. 1936 činil veřejný dluh Unie £ 250 milionů a snížil se o £ 23 milionů u srovnání s rokem 1935. Letos se uvažuje o dalším jeho snížení o £ 9½ milionů a o snížení těžkého daňového břemene, uvaleného na zlatodůlní průmysl.

Politické strany.

Po velmi krátkém zasedání se parlament rozešel 16. března 1938 a budou se konat nové všeobecné volby do parlamentu. Neočekává se, že by přinesly velké změny v nynějším rozložení stran, z nichž United Party (vzniklá sloučením nacionalistické a jihoafrické strany) je daleko nejsilnější. Oposiční strany jsou: Strana nacionalistická pod vedením Dr. Malan-a, která se odštěpila od mateřské strany a zastává dnes tendence republikánské a antisemitské. V oposici jsou dále Dominion Party vedená plukovníkem Stallard-em, jest konservativní, anglická, bez významu. Strana labour, jest nepočetná.

Přistěhovalectví.

Jihoafrická Unie vydala první zákon o přistěhovalectví v r. 1913 (Immigration Act 22.1913), který byl doplněn zákonem o kvotách r. 1930 (Immigration Quota Act 8,1930). Účelem tohoto zákona bylo omeziti z některých států příliv nežádoucích přistěhovalců, o nichž se mělo za to, že časem nesplynou s jihoafrickým prostředím. Přistěhovalci, narodivší se ve státech skandinávských, Nizozemsku, Německu, Rakousku a Spoj. stát. amer., kvotovým omezením nepodlehali. Kvota pro ČSR byla stanovena počtem 50 a nebyla nikdy vyčerpána. Velký příliv židů do Unie, způsobený známými událostmi v Německu způsobil, že k výše uvedenému zákonu o kvotách byl s platností od 1. listopadu 1936 vydán prováděcí předpis, podle něhož musel každý přistěhovalec vykázat při příjezdu do Unie jmění aspoň £ 100 (asi týden před vydáním tohoto předpisu připlula do Capetownu zvláště charterovaná loď s 560 židy, vystěhovalci z Německa). Toto opatření však nestačilo, aby zabránilo dalšímu přílivu nevítaných přistěhovalců. Zvláště na venkově se povážlivou mírou vzmáhalo hnutí antisemitické, z něhož vydatně těžil poslanec Dr. Malan, vůdce strany nacionalistické, oposiční. Tím, že předložil návrh zákona o přistěhovalectví, přinutil vládu, aby sama vypracovala svůj návrh, který pak byl projednán s největším urychlením a pod označením „Aliens Act 1937“ vstoupil v platnost 1. února 1937. Zákon o kvotách byl zrušen.

Podle nového zákona rozhoduje o připuštění přistěhovalců výběrová přistěhovalecká komise (Immigrants Selection Board). Žádosti o povolení k přistěhování se podávají u Department of the Interior, Pretoria, skrze jihoafrická vyslanectví nebo britské konsuláty, u nichž si musí zájemci za tím účelem vyžádat předepsané formuláře a poučení o dokladech, jež mají býti k žádosti přiloženy. Předpisy o přistěhovalectví se provádějí velmi přísně a jest vyloučeno dosáhnout výjimečných příznivých vyřízení v určitých případech.

Návštěvníci Unie, kteří se tam zdrží jenom dočasně, musí prohlásiti immigračnímu úředníku přesnou dobu zamýšleného pobytu v Unii, udati příčinu pobytu a vykázati se zpětným lodním lístkem. Podle okolností budou pak ještě muset složit kauci v částce £ 10—100, která se jim vrátí při opuštění Unie.

Statistika zahraničního obchodu:

Rok	dovoz	vývoz
	v milionech £	
1929	84	98
1932	33	69
1934	66	60
1935	75	73
1936	86	114
1937	103 = Kč 14.4 miliard	125 = Kč 17.5 miliard

Po prvé v dějinách Jihoafrické Unie, v r. 1937, překročil dovoz částku jednoho sta liber.

Procentní účast jednotlivých států na zahraničním obchodu Jihoafrické Unie byla tato:

	Dovoz v %		Vývoz v %
Britská říše	51	Britská říše	84.1
Spojené Státy Amer.	20.7	Německo	4.1
Německo	5.5	Japonsko	2.8
Japonsko.	4	Francie	2.1
Belgie	2.7	Belgie	1.9
Švédsko	2	Spoj. státy amer. . .	1.1
Niz. Indie	1.6	na 10. místě ČSR . .	0.1
Persie	1.4		
Nizozemí	1.3		
ČSR	1.3		
Italie, Finsko, Francie.			

Dovoz z ČSR byl v roce 1937 dosud největší a činil £ 1,226.563 čili Kč 168 milionů, t. j. o Kč 23 milionů více, než vykazuje čsl. statistika.

Vývoz z Jihoafrické Unie do ČSR činil podle jihoafrické statistiky £ 155.246, čili Kč 21.7 milionů, podle čsl. statistik Kč 40 milionů. Z důvodů všeobecně známých, nejsou a ani nemohou jihoafrické statistiky vývozní býti spolehlivy.

Jihozápadní Afrika.

	r. 1937	r. 1936
Dovoz	£ 2,483.000	£ 1,960.000
Vývoz	£ 3,690.000	£ 3,107.000

Dovoz z Jihoafrické Unie činil £ 935.330. Vývoz do Jihoafrické Unie £ 604.607. Nejdůležitějšími vývozními artikly jsou karakulské kůže (£ 1.2 mil.), diamanty (£ 0.9 mil.), vanadiová a měděná ruda, vlna, máslo.

Hlavní položky jihoafrického zahraničního obchodu podle statistiky za r. 1937 jsou tyto:

Dovoz v mil. £		Vývoz v mil. £	
kovy a kovové zboží	25.7	zlato	82.7
vozidla, automobily	11.5	vlna	12.7
textilie	21.0	zemědělské výrobky mimo ovoce	6.8
oleje, benzin, fermeže	6.3	tříslovina	1.0
poživatiny	4.7	ovoce čerstvé, sušené, jamy	3.6
nápoje	0.6	kukuřice	3.2
chemikalie, drogy	3.6	diamanty	3.32
dříví a dřev. zboží	4.7	cukr	2.0
zboží hliněné, porculán, sklo	2.2	víno	0.23
kožené zboží	1.4	manganová ruda	0.6

Dovoz do Jihoafrické Unie z ČSR podle jihoafrických statistik činil celkem r. 1935 £ 698.521, r. 1936 £ 918.352, r. 1937 £ 1,226.563.

Hlavní vývozní artikle jsou (hodnoty podle statistiky z r. 1936): slad (£ 8.112), chmel (£ 11.492), v obou ČSR vede, textilie (£ 244.000, velký vzestup vykazoval dovoz bavlněného metrového zboží), kovy, stroje, vozidla (£ 131.000), sklo, porculán (£ 176.000), drogy a chemikálie (£ 120.000, hlavně kyanid sodnatý), zboží kožené (£ 71.000), zboží dřevěné (£ 52.000, sem spadá silně vzrůstající dovoz nábytku ocelového ve spojení se dřevem), jablonecké zboží (£ 77.000).

Obchodní smlouvy.

Podav takto všeobecný nástin poměrů v Jihoafrické Unii zbývá, abych projednal nyní ještě otázku obchodních smluv, k jejímuž lepšímu porozumění přispěje, co jsem dosud uvedl.

V jihoafrických kruzích, hlavně farmářských, se dlouho poukazovalo na to, že tehdejší celní sazebník se dvěma sazbami, minimální a maximální, neposkytuje vládě možnosti vykonati celního nátlaku na země, které do Jihoafrické Unie mnohem více vyvážejí než z ní dovážejí. Tomuto nedostatku bylo odpomoženo zákonem č. 44 z r. 1935, jímž byl uveden v platnost nový celní sazebník o třech sloupcích se sazbami minimálními, prostředními a maximálními. Výhoda minimálních cel se jenom poskytuje u některých položek V. Britanii a některým dominiím a koloniím. Pro všechny

ostatní státy, které mají s Unií obchodní smlouvu o nejvyšších výhodách, přicházejí v úvahu celní sazby prostřední. Maximální cla, pokud byla uvedena v platnost, platí pro všechny ostatní státy, jinak se aplikují sazby prostřední.

Cla jsou většinou stanovena ad valorem, nebo jsou specifická, nebo obojí současně, v kterémž případě se podle daných okolností aplikuje vždy vyšší clo. Podkladem pro vyměření cla ad valorem je FOB cena zboží. Suspended duties (odročená cla) jsou jako taková v celním sazebníku již uvedena, uvádějí se však v platnost teprve proklamací Gen. Guvernéra, uveřejňovanou v Government Gazette. Velmi důležitá jest celá skupina dumpingových cel, která jsou uváděna v platnost proklamací v Government Gazette. I V. Britanie byla jimi již postižena v několika případech. Dumpingová cla se uvalují v případech, kdy běží o zboží vyráběné v Unii a když exportní cena dováženého zboží jest nižší, než jeho obvyklá cena ve velkém na trhu v zemi výrobní, zvětšená o výlohy, komisi ne vyšší než 5% a veškery výlohy, spojené s jeho umístěním na palubě lodi. Celní sazby, zvláště dumpingové, podléhají častým změnám a ani celní úředníci se v nich mnohdy bezpečně nevyznají.

Na základě tohoto nového celního sazebníku zavedla vláda Unie úplně neočekávaně dne 16. června 1935 v platnost maximální cla na: klobouky, čepice, některé kusové zboží, sklo jinde nejm., korálky a některé kyseliny, oproti státům, které neměly s Unií, pokud se týče s V. Britanií, jejími dominiemi a koloniemi obch. smlouvy o nejvyšších výhodách. Tímto opatřením byly postiženy z význačnějších průmyslových států Francie, Belgie, ČSR, Spojené Státy Americké, Japonsko a Polsko. Posledně tři jmenované státy dosud nemají obchodní smlouvy s Jihoafrickou Unií.

Po svízelných jednáních uzavřel jsem jménem ČSR s Jihoafrickou Unií 27. ledna 1937 obchodní dohodu s doložkou o nejvyšších výhodách, platnou do 30. června 1937 a potom dále se obnovující do doby, kdy jedna ze smluvních stran ji vypoví s měsíční lhůtou. Touto dohodou, která vstoupila v platnost 16. února 1937, byla odstraněna výše uvedená maximální cla na čsl. zboží.

Pojednávaje o obyvatelstvu Unie a o zemědělství jsem uvedl, že v Unii jest 58% Afrikanců zabývajících se hlavně zemědělstvím a poukázal jsem na ohromný vzestup vývozu ovoce z Unie. Též vývoz jiných zemědělských výrobků nabývá stále větší důležitosti, jak jde nejlépe najevo ze statistik zahraničního obchodu. Zatím co zlato činilo dříve ¾ celkového vývozu, činí v r. 1937 již jenom ⅔, což při stále vzrůstajícím celkovém vývozu ukazuje na velkou důležitost

těchto vývozních artiklů. Přihlížíme-li pak k tomu, že anglický trh, hlavní to odbytiště pro jihoafrické zemědělské výrobky, se blíží přesycení, jest srozumitelno, že farmářské kruhy, které svým velkým počtem voličů mají velký vliv, naléhají na vládu, aby odbytu jejich výrobků otevřela nové trhy. Při tom se v tisku při uveřejnění výročních statistik zahraničního obchodu vždy poukazuje na státy, které vyvážejí do Unie mnohem více než z ní dovážejí. Mezi těmito státy jsou na prvním místě Spoj. Státy Americké, Švédsko, Švýcarsko, ČSR a do nedávna i Japonsko.

Po zrušení prohibice ve Spoj. Státech, pokusilo se družstvo jihoafrických vinařů (South African Wine Growers Association) o zavedení svých výrobků na americkém trhu a dovezlo tam velká množství hlavně brandy a též vína. Nesčetné svízele rázu administrativního i komerčního, jež se nepodařilo zdolati, způsobily neúspěch tohoto podniku, brandy byl konečně vylit do stok a družstvo odepsalo na ztrátách £ 30.000. Též s vývozem hroznů do Spoj. států amerických byly velké potíže pro obavy ze zavlečení škodné mušky.

Ježto jihoafrické farmářské kruhy nemají oné iniciativy, průbojnosti a nemohou i míti oněch zkušeností jako vývozci v Evropě, kteří se musejí napořád potýkat s vysokými celními hradbami, složitými povolovacími režimy, kontingenty, spletitými devisovými předpisy a clearingovými dohodami a dokonce i kompensačními obchody; jest pochopitelno, že hledějí potíže spojené s vývozem svého zboží převalit na dovozce v oněch státech, které dle jejich názoru nepřiměřeně těží z vývozu do Unie, kde nižádných těchto potíží není.

Ve dvou případech měli v tomto směru již úspěch a to pronikavý. Německo uzavřelo s Jihoafrickou Unií clearingovou dohodu před několika lety, která se od roku k roku dále prodlužuje a rozšiřuje na vyšší obraty. Na základě této dohody dováží Německo z Unie stanovené kontingenty skoro všech jihoafrických vývozních výrobků a platí za ně vývozem svého zboží. V r. 1937 činil dovoz Německa z Unie £ 4,930.196, vývoz z Německa do Unie £ 5,315.648, vývoz byl tedy jenom o 8% vyšší než dovoz. Přes to, že Německo není svými koloniálními požadavky a svou rozpínavostí v Jihozápadní Africe v Unii velmi oblíbeno, jest váženo jako důležitý odběratel jihoafrických vývozních artiklů. Proto, i když boykot prováděný židovským obchodnictvem jest někdy na újmu odbytu německého zboží, vypomáhá vláda tím, že zadává státní dodávky německým firmám, aby jí nevznikly nelikvidní pohledávky v Německu a aby tím pak netrpěly vývozní zájmy zemědělské. Třeba uznati, že Ně-

mecko si v této věci počíná velmi chytře a velkoryse, poněvadž přes svůj známý nedostatek devis odebírá z Jižní Afriky i velká množství tamního ovoce, na které se u nás pohlíží ještě jako na nevítaný a zbytečný luxus.

V r. 1936 dovezlo Německo tohoto čerstvého ovoce z Jižní Afriky tato množství: (podle jihoafr. statistik)

	£		£
pomoranče . . .	14.444	ČSR. . . .	—
jablka	6.837	ČSR. . . .	12
hrušky	4.343	ČSR. . . .	183
hrozny	1.314	ČSR. . . .	90

Druhá země, která podstatně upravila poměr mezi svým vývozem do Jihoafrické Unie a dovozem tam odtud jest Japonsko.

	1937	1936	1935	1934	1933
			milionů £		
Dovoz z Japonska .	4.—	3.—	2.6	2.2	2.—
Vývoz do Japonska .	3.5	2.3	0.4	0.3	0.26

Obchodní bilance byla vyrovnána velkými nákupy vlny.

Toto vše jsem předeslal, abych nyní upozornil na to, že vláda Unie se již obrátila na vládu čsl. a vyslovila přání, aby ČSR. zvýšila svůj dovoz z Unie. Za tímto přáním stojí, byť i dosud nevyslovená hrozba, že obchodní dohoda stávající mezi ČSR a Jihoafrickou Unií, může kdykoli býti vypověděna s jednoměsíční lhůtou. Tím by automaticky vstoupila v platnost opět maximální cla dříve uvedená, pokud by snad nebyla zavedena i jiná maxim. cla, což však nepovažuji za pravděpodobné. Než i tak jest tato situace již dosti vážná, nehledě k tomu, že by výpověď obchodní dohody byla na újmu politickým sympatiím, jimž se nyní těšíme nejen v Jihoafrické Unii nýbrž i vůbec ve světě. Ze svých styků s jihoafrickými vládními činiteli jsem poznal, že neběží o úplné vyrovnání obchodní bilance, vláda však musí, vzhledem k rostoucímu nátlaku se strany farmářů přičinit se o to, aby dosáhla aspoň částečné nápravy stávajících poměrů ve styku s ČSR. Na potřebu této nápravy jsem již dříve často poukazoval a vím, že ministerstvo zahraničních věcí a Exportní Ústav již několikrát se přičinily o vzbuzení většího zájmu o dovoz z Jihoafrické Unie. Proto vítám dnešní příležitost, že tak mohu učiniti osobně před forem k tomuto problému zvláště povolaným.

Pokud jsem poznal, působí Unii největší starosti odbyt stále vzrůstající produkce ovoce a vína. Anglický trh ode-

bral v r. 1936 jihoafrických pomorančů za £ 1.091.278, grape fruit za £ 161.222, jablek za £ 124.324, nektarin za £ 165.515, broskví za £ 114.907, hrušek za £ 237.611, slív za £ 142.906, hroznů za £ 504.342. Nadešla doba, kdy jihoafrické ovoce potřebuje dalších trhů a tu mám za to, že v tomto směru jest náprava s čsl. strany nejnutnější. Jihoafrické ovoce přijde na evropské trhy v době, kdy na severní polokouli již ovoce není. Dále bude nutno věnovat pozornost jihoafrickým vínům, která jsou většinou těžká (sladká, na způsob řeckých, španělských, která by se zamlouvala čsl. publiku), ač i velmi kvalitní lehká vína jsou produkována. Vzrůst jejich produkce již působí starosti a proto bude jejich odběr velice vítán. V této souvislosti bych poukázal na Švédsko, jehož obchodní bilance ve styku s Jihoafrickou Unií jest velmi silně aktivní a vykazovala za r. 1937 tyto obraty: dovoz ze Švédska £ 1.878.715, vývoz z Unie do Švédska £ 187.981 (tedy přesně poměr 10 : 1) a přesto není tento nepoměr v tisku nikdy zvlášť kritisován. Důvod toho jest ten, že Švédsko odebírá dosti značná množství jihoafrického ovoce (podle statistiky za r. 1936 za £: jablek 19.177, pomorančů 32.020, grape fruit 844, nektarin 630, broskví 2.301, hrušek 23.839, slív 3.836, hroznů 15.910 a vína za 4.935 a stará se o to, aby o každé zásilce se dostala noticka do jihoafrického denního tisku.

Dále má Unie výborný brandy, jehož dovoz by stál za pokus. Zda a v jak velké míře by bylo možno zvýšit dovoz jihoafrické vlny nemohu přesně posoudit, příklad japonský by však nasvědčoval tomu, že jest to proveditelno. Též Německo odebírá jihoafrické vlny za £ 2.3 a musela by tedy tato vlna vyhovovat též čsl. přádelnám. Konečně by bylo pamatovati též na zvýšení dovozu třísloviny, manganové rudy a osinku.

A nyní musím upozornit ještě na jednu velice důležitou věc: Při všech dovozech z Jihoafrické Unie musíme přísně hledět k tomu, aby se dály přímo tam odtud do ČSR. Dovoz cizím prostřednictvím, nejen je z hlediska jihoafrického takřka bezcenný, ale, dá-li se prostřednictvím německým, našim zájmům i dokonce škodlivý, poněvadž Německo nám tento dovoz samozřejmě súčtuje v librách, se své strany však účet vyrovná dodávkami vlastních průmyslových výrobků s našimi na jihoafrickém trhu namnoze konkurujícími.

Otázka přímého nákupu v Unii jest proto nejvyšší důležitosti a považoval bych proto za účelno, aby obchodní delegace z ČSR na místě prozkoumala situaci.

Ze zkušenosti vím, že cizí obchodní delegace jsou v Unii vždy srdečně vítány, věnuje se jim veškerá pozornost a poskytnou se jim veškerá usnadnění, aby vešly ve styk s inte-

resenty a dostalo se jim všech potřebných informací. Navrhoval bych proto, aby taková delegace o dvou až tří členech skládající se ze znalců ovoce a vína se vypravila do Unie a tam se přesvědčila o nákupních možnostech. Vykonala by tím nejen kus velmi záslužné práce, nýbrž by měla i propagačně velký význam a nejlépe by ukázala, že se strany čsl. se projevuje skutečná snaha i ochota vyjít vstříc přáním Unie. Nynější dobu pro takový zájezd považuji za zvláště vhodnou z důvodů politických, abychom sympatie, jež jsme získali ve světě, dále rozšířili, upevnili a postavili na pevný základ hospodářský. Jsem jist, že takový zájezd by měl velmi uspokojivé výsledky a odměnil by účastníky, kteří by se tohoto úkolu podjali, jedinečným výletem.